

Épocas. Revista de Historia. ISSN 1851-443X
FHGT-USAL, Buenos Aires
Núm 19, primer semestre 2019, [pp. 139-163]

¿Las ciudades puertos para qué? *Tres respuestas, en tres libros, hacia 1910, de* *Ingenieros, Rivarola y Ugarte*

FACUNDO DI VINCENZO ¹

Resumen

Hacia 1910 académicos, científicos y pensadores, realizaron trabajos en un intento por reflexionar sobre el siglo iniciado en la revolución de 1810. En la mayoría de los casos, se basaron en los ejemplos de las naciones económicamente más desarrolladas del mundo en la época. Si tenemos en cuenta que en esos países las ciudades puerto habían cumplido un rol trascendental para el desarrollo de sus economías, ¿qué lugar le asignaron esos trabajos a las ciudades puertos argentinas para emular estas naciones? O, mejor aún, ¿estos autores dicen algo sobre cómo hacer para que las ciudades puertos argentinas emulen a los casos con mayor éxito económico en el mundo?

¹ Docente e Investigador del Instituto de Cultura y Comunicación y del Centro de Estudios de Integración Latinoamericana “Manuel Ugarte” de la Universidad Nacional de Lanús.

En este trabajo intento realizar una aproximación al tema desde tres libros de José Ingenieros, La Evolución Sociológica Argentina (1910), Manuel Ugarte, El porvenir de la América española (1910) y Rodolfo Rivarola, Del régimen federativo al unitario (1908).

Palabras clave

Académicos - Pensadores - Científicos - Centenario - Ciudades puerto - Centro - Periferia - Imperialismo - Nacionalismo - Soberanía - Economía - Política - Sociedad - Positivismo - Integración latinoamericana - Geopolítica

Abstract

Towards 1910, academics, scientist and thinkers, carried out works in an attempt to reflect on the century initiated in the revolution of 1810. In most cases, they were based on the examples of the most economically developed nations in the world at the time. If we take into account that in these countries, the port cities have played a transcendental role for the development of their economies. What place have they assigned in their work to the cities of Argentine ports to emulate these nations? Or better yet, do these authors say something about how to make Argentine ports cities emulate the most economically successful cases in the world?

In the work I try to approach the subject from three books by José Ingenieros, La Evolución Sociológica Argentina (1910), Manuel Ugarte, El porvenir de la América española (1910) and Rodolfo Rivarola Del régimen federativo al unitario (1908).

Keywords

Academics - Thinkers - Scientist - Centenary - Cities Port - Center - Periphery - Imperialism - Nationalism - Sovereignty - Economy - Politics - Society - Positivism - Latin American Integration - Geopolitics

Introducción

Hacia 1910, un conglomerado de académicos, científicos y pensadores cercanos al Estado argentino en su periodo liberal, oligárquico y fraudulento, desarrollaron una serie de trabajos en un intento por reflexionar sobre el siglo iniciado en la revolución de 1810.

En su revisión, encontraban una época de conflictos. Primero, por las guerras de la independencia; luego, por las civiles y con los países vecinos. Este pasado se presentaba a sus ojos como un pasado tormentoso y se consideraban, por ello, continuadores de la generación del '37, en el sentido de proponerse con sus estudios la tarea de diseñar la nación argentina. De los tres autores elegidos para el presente trabajo, dos de ellos –José Ingenieros (Palermo, Italia 1877-Buenos Aires 1925) y Rodolfo Rivarola (Rosario 1857-1942)– han seguido esta línea de pensamiento.

Para estos dos autores, la nación se construye por la voluntad de los hombres. Es una invención. Un proyecto a futuro. En este punto mantienen la línea filosófica del Iluminismo; como ocurrió en los pensadores que defendieron la Revolución Francesa, partían desde un vacío. El inicio es la nada. Todo está por construirse. La nación solo existe en el futuro. No hay pasado, ni religión, menos aún, cultura de los pueblos preexistentes que valga la pena considerar.

El otro de los autores elegidos es Manuel Ugarte (Buenos Aires, 1875-1951); él también realiza un estudio hacia 1910 pero, a diferencia de Ingenieros y Rivarola, su idea de nación es diferente. No se encuentra en el futuro, no es abstracta. No escribe con la idea de inventar la nación Argentina desde sus textos.

En *El Porvenir de la América Española*, Ugarte nos advierte sobre la operación técnica y científica que el centro de Europa y los Estados Unidos llevan a cabo en el continente, borrando las huellas de la época precolombina, negando el pasado colonial y la herencia de ese pasado vigente en los pueblos de América. Con el positivismo como universo teórico, desde los ámbitos académicos latinoamericanos se negaba

cualquier intento de los pueblos de la región iniciado antes del proceso civilizatorio. Transformación que esta escuela materializaba con la inmigración europea en América, más la eliminación del componente indígena e hispánico (iglesia), por conquista y sumisión a la raza “superior” o, directamente, por el exterminio de estas razas consideradas “inferiores”. Dice Ugarte en *El Porvenir de América Latina*:

Si queremos ser plenamente americanos, el primitivo dueño de los territorios tiene que ser aceptado como componente en la mezcla insegura de la raza en formación².

Para la concepción eurocéntrica, tanto la preexistencia de los pueblos americanos como el pasado colonial que reivindica Ugarte significaban un obstáculo al progreso irremediable de la sociedad blanca, el capital extranjero con su modernidad de puertos, ferrocarriles, bancos y empresas extractoras de recursos naturales.

A continuación me propongo: primero, revisar los estudios historiográficos en torno a las ciudades portuarias distinguiendo dos grandes líneas de interpretación, la que llamaré “liberal” y la “revisionista o nacional”; segundo, explorar los tres libros seleccionados con el objeto de realizar una aproximación a las formas de abordar el tema del lugar asignado a las ciudades puerto para la nación Argentina.

Una aproximación a la historiografía sobre el tema

En relación al estudio de los puertos, encuentro dos campos de estudios bien delimitados. El primero de ellos, que llamaré “liberal”, predominó y predomina en el campo historiográfico argentino y mundial, con instituciones, revistas y con mayor cantidad de publicaciones que el otro campo, que llamaré “revisionista o nacional”.

2 MANUEL UGARTE, *El porvenir de la América Española*, Valencia, Prometeo, 1910, pp. 41-42.

En los estudios liberales se señala que la investigación sobre las ciudades puerto implica una interacción de disciplinas; Historia, Geografía, Economía, Arquitectura, etc. Al mismo tiempo, las ciudades puertos pueden describirse de diversas maneras, siendo todas estas formas factibles de un análisis productivo para el tema.

Observo en este punto que predominaron los trabajos que aludieron a sus bondades, en tanto lugares en donde se producen los vínculos entre diferentes Estados, ciudades y regiones. Encuentro que “el puerto” fue caracterizado como un espacio de intercambio entre Estados, propio de una era de libertad. De una libertad comercial propia de lo que suele llamarse “modernidad”. Un lugar de paz. Un espacio de prosperidad y de vínculos entre iguales. En definitiva, lo que primó para su estudio provenía de una historiografía de matriz liberal, que identificaba las relaciones, las potencialidades y los desarrollos de los puertos, sin cruzar a los Estados y sus políticas portuarias. Observo que se dejaba a un lado o, peor aún, se consideraba secundario, la consideración de los bloqueos y las medidas proteccionistas directamente relacionadas con el desarrollo de los diferentes puertos del mundo. La tradición historiográfica data de mediados del siglo XX; entre los estudios denominados “clásicos” observo que en el caso de Fernand Braudel, quien en su libro *El Mediterráneo y el mundo Mediterráneo en la época de Felipe II*³, da cuenta de esta perspectiva liberal para el estudio de los puertos, destacando más la circulación de mercancías y personas que el desarrollo al interior del territorio estatal en donde se sitúa el puerto; dice Braudel:

La fuerza de estos centros de atracción, a veces efímeros, es tanto más comprensible cuanto que los pueblos marinos, lo mismo en el Mediterráneo que en otras partes, son esencialmente vagabundos, propicios a las emigraciones y a las mudanzas⁴.

3 FERNAND BRAUDEL, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II* (1949), México D. F., Fondo de Cultura Económica, 1999.

4 Ibídem, p. 194.

El mismo sentido encuentro en el trabajo de otro de los “clásicos”, Pierre Vilar (Frontignan, 1906-2003) y su libro *Crecimiento y desarrollo* (1964). En estos estudios los espacios urbanos, los centros de comercio o núcleos de atracción comercial son destacados, dando origen a una nueva perspectiva para abordar el tema. Se destaca el *hinterland*⁵ o área de expansión de los distintos centros productivos, luego llamados estudios de historia económica regional. Observo, sin embargo, que estos autores, que son referencia indispensable sobre el tema, no se detienen en abordar “la periferia” y su explotación, en tanto resultado de la conquista y colonización. Subrayo que la conquista como forma inevitable para la circulación de mercancías, desarrollo y crecimiento de las ciudades puertos europeas queda silenciada en estos estudios, como así también los otros puertos secundarios, relegados violentamente a través de la guerra y los bloqueos, por los primarios. Si bien hablan de las competencias entre las ciudades puertos europeas, su historia es una historia prácticamente sin violencias, bloqueos o luchas entre las ciudades puertos del “centro” (europeas) y las ciudades puerto de “la periferia” americana, asiática y africana. En todos estos procesos desde las lecturas de estos autores, los puertos son los espacios que dinamizan el mundo europeo; desde allí parten las mercancías que, a través de los circuitos internos del continente, unen rincones antes aislados. Al mismo tiempo que salen y llegan productos, se motorizan procesos de mayor profundidad y de nivel global; en los puertos se conectan las culturas (europeas, africanas, asiáticas, americanas) con sus vestimentas, idiomas y costumbres, generando una mirada en positiva. Vilar, al hablar del puerto de Barcelona, dice:

Como Cádiz, y como Nantes o Burdeos en Francia, Barcelona se convierte desde la década 1760-1770 en un puerto colonial de gran importancia, en donde la acumulación de capitales tiene otras fuentes de origen

⁵ La palabra *hinterland*, proviene del alemán y significa tierra interna o tierra posterior. En Alemania, durante fines del siglo XIX y la primera mitad del XX, la terminología fue utilizada desde una perspectiva nacionalista (teoría del espacio vital), vinculándose al medio geográfico en el cual se desarrolla y se expande el Estado Nacional.

que la renta de la tierra o el margen entre precios y salarios. Ser puerto, ya la convierte en una primera razón de su empuje y su riqueza⁶.

En el otro campo de estudio, el revisionista y nacional, encuentro que se focalizó en los puertos y su relación con las diferentes políticas de los Estados nacionales modernos. Se advierte que estas políticas han generado profundas transformaciones para el desarrollo portuario a lo largo de la historia; en este caso, no se omiten los bloqueos, ataques, invasiones y presiones relacionadas con impuestos y aranceles que las embarcaciones extranjeras debían pagar en los puertos nacionales. Entre esos trabajos pueden citarse los de Manuel Ugarte, *El destino de un continente*⁷; Carlos Montenegro, *Las inversiones extranjeras en América Latina*⁸, Julio Irazusta, *Influencia económica británica en el Río de la Plata*⁹.

Otros trabajos que focalizan la relación de los puertos con los conflictos entre los países latinoamericanos y los imperios europeos son todos aquellos desarrollados por la corriente revisionista en torno a la guerra del Paraguay. Hacia el centenario de la guerra se publica una serie de obras que establecen nuevas líneas de interpretación, que discuten al campo historiográfico oficial. Entre los más importantes se encuentra el estudio del historiador paraguayo Efraín Cardoso, *El Imperio del Brasil y el Río de la Plata. Antecedentes y estallido de la guerra del Paraguay*¹⁰ (1961), que realiza un interesante recorrido por la coyuntura socio política en los momentos previos. En estos años, en Argentina, principalmente la historiografía revisionista, se propone discutir una se-

6 PIERRE VILAR, *Crecimiento y desarrollo* (1964), Buenos Aires, Editorial Planeta Agostini, 1995, p. 232.

7 MANUEL UGARTE, *El destino de un continente* [1923], Ediciones de la Patria Grande, Buenos Aires, 1962.

8 CARLOS MONTENEGRO, *Las inversiones extranjeras en América Latina*, Buenos Aires, Coyoacan, 1961.

9 JULIO IRAZUSTA, *Influencia económica británica en el Río de la Plata*, Buenos Aires, Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1963.

10 EFRAÍN CARDOSO, *El Imperio del Brasil y el Río de la Plata. Antecedentes y estallido de la guerra del Paraguay*, Buenos Aires, Librería del Plata, 1961.

rie de nociones con la historiografía oficial del país. En esta discusión el abordaje de la Guerra del Paraguay se convierte en un verdadero escenario de batalla para los historiadores. Es un acontecimiento para revisar y reinterpretar; se producen más de diez libros sobre ella: Fermín Chavez, *Alberdi y el Mitrismo* (1961); David Peña, *Alberdi, los mitristas y la guerra de la triple alianza* (1963); José María Rosa, *La Guerra del Paraguay y las montoneras argentinas* (1965); Milciades Peña, *La era de Mitre. De Caseros a la Guerra de la Triple Infamia* (1968) y León Pomer, *La Guerra del Paraguay* (1968).

Luego –1980-2012–, se ha desarrollado una serie de trabajos en los que no se observan, en el caso del campo historiográfico argentino, estudios en profundidad, aún menos sobre el ataque a Paysandú. ¿Por qué ha ocurrido esto? Quizás porque el tema fue “absorbido” por los revisionistas. Autores como Hilda Sabato, Tulio Halperín Donghi, Juan Carlos Garavaglia o Raúl Fradklyn han tratado temas relacionados fundamentalmente con la economía, abordando sí, aspectos sociales y políticos, pero obviando la red de cuestiones que se articulan en torno a la Guerra del Paraguay¹¹.

Observo, por último, que hay un grupo de trabajos que florece en la década de los 90, posiblemente imbuido por el contexto de revueltas y reivindicaciones nacionales posteriores a la caída de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, que aluden a ciudades puerto en conflicto. Fundamentalmente son trabajos que tiene que ver con el período colonial en América Latina, sobre las ciudades puerto españolas y su competencia por los circuitos comerciales de las colonias americanas o, directamente, por los problemas de jurisdicción (judicial, política, económica) entre ellas. En los últimos años y en nuestro país, el estudio de las ciudades puertos se ha perfeccionado aceleradamente, si se consideran los trabajos sobre el tema en el pasado. Buena parte de estos

11 HILDA SÁBATO, *Historia de la Argentina: 1852-1890*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores, 2012; JUAN CARLOS GARAVAGLIA y RAÚL FRADKLIN, *Argentina en la Historia Volumen II. La construcción nacional, 1830-1880*, Buenos Aires, Taurus, 2012; TULIO HALPERIN DONGHI, *Proyecto y construcción de una Nación (1846-1880)*, Buenos Aires, Emecé, 2007.

logros se deben al esfuerzo realizado por instituciones académicas y científicas, como la Red de Estudios Portuarios y el Centro de Estudios Portuarios de Rosario cuyas actividades incluyen desde la publicación de trabajos hasta la organización de jornadas y congresos sobre el tema. En Agosto del 2015 se realizaron en esa ciudad las Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de Estudios Portuarios. En ellas se trataron innumerables cuestiones sobre las ciudades puerto desde diferentes planos y perspectivas. Para el presente trabajo se considerarán fundamentalmente, una serie de enfoques tratados en la comisión de Cultura y Patrimonio Portuario en torno a la posibilidad de definir un tipo particular de mirada, que observa y concibe al mundo desde, desde una ciudad puerto. Como señalan Ramiro Córdoba y Roberto De Gregorio en *Rosario, una ciudad fluvial*¹², el sitio desde donde uno escribe plantea un tipo de mirada, específica, distinta, marcada por una zona en donde circulan barcos, personas, productos; dicen Córdoba y De Gregorio:

Poco a poco las imágenes van usurpando el lugar de la realidad, armando otros escenarios paralelos, rastros de mundos perdidos. Espacios donde pueden confundirse testimonios con hechos, copias de momentos de vida¹³.

*La idea de pensar en una Nación que está en el futuro
en Ingenieros y Rivarola*

La propuesta de escribir y al mismo tiempo intentar construir una nación no era novedosa, ni siquiera en 1910. Tanto Rodolfo Rivarola como Ingenieros realizaban la tarea en el momento en que otros pensa-

12 MIGUEL ÁNGEL DE MARCO (h) compilador. María Beatriz Girardi, María Beatriz y Juan Pablo Robledo, editores. *Acta de las 6tas. Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de Estudios Portuarios*, NODO IH- IDEHESI/CONICET, Rosario. 2015, pp. 401-428.

13 Ídem, p. 419.

dores, en otros estados latinoamericanos de la época, trabajaban en el desarrollo de sus otras historias.

Evidentemente, aquellos pensadores se encontraron frente a un problema: debían tratar una noción difusa, vaga, oscura. ¿Por qué? Porque en realidad, si consideramos los circuitos económicos desencadenados tras la revoluciones de la independencia en América Latina, se observa que la constitución real de estos nuevos Estados no parece haber sido alterada profundamente por las revoluciones, como lo señalan autores de distintas corrientes historiográficas, desde Jorge Abelardo Ramos¹⁴ hasta Tulio Halperin Dongui¹⁵.

Halperin Dongui y Ramos tienen un punto de contacto fundamental. Ambos acuerdan sostener que la “balcanización de América Latina”, digamos, su división en distintos Estados nacionales¹⁶, se vincula con un nuevo pacto “neocolonial”, que se expresaba en la venta de materia primas y en la compra de manufacturas a los Estados europeos: Inglaterra y Francia.

En esta nueva situación, la cadena de puertos preexistentes –Valparaíso, El Callao, Guayaquil, Cartagena, Portobelo, Buenos Aires, Montevideo, Lima, Santos, Bahía– se transforma en espacios geográficos, políticos y económicos de una importancia visceral para las repúblicas americanas con economías quebradas por las guerras civiles y de Independencia¹⁷, al ser entidades recaudadoras de dinero, gracias a las tarifas arancelarias propias establecidas para la entrada y salida de los productos.

14 JORGE ABELARDO RAMOS, *Historia de la Nación Latinoamericana* (1968), Buenos Aires, Peña Lillo, 1971.

15 TULIO HALPERIN DONGHI, *Historia Contemporánea de América Latina* (1969), Buenos Aires, Alianza, 2010.

16 Y posteriormente las ideas de construir la historia de estos nuevos Estados (verdadero ejercicio metafísico, si se quiere).

17 JUAN ALVAREZ, *Las guerras civiles Argentinas* [1914], Buenos Aires, Coyoacan, 1961.

*El problema del Régimen Federal y el lugar
de las ciudades puerto en Rivarola*

Rodolfo Rivarola explica, desde las primeras páginas que su libro, es una intervención para discutir “el dogma federal que vive en la conciencia de los argentinos”¹⁸. Señala que escribió con la intención manifiesta de plantear el problema, ponerlo en discusión. Rivarola es un funcionario de Estado que ejerce su trabajo en distintos espacios vinculados a la justicia y a la educación, que es, digamos, parte de la clase dirigente, y pone en cuestión el sistema de gobierno federal del que forma parte.

El autor comienza por plantear una revisión del término, de la palabra “federal”. Afirma que ha perdido su acepción etimológica. Ha perdido su significado. ¿Por qué afirma esto Rivarola? Antes de analizar el contenido real de la palabra federal, examina su práctica y considera que en la organización institucional de un territorio específico, el sistema político que rige un país, ya sea bajo una forma federal o unitaria, se debe contar con los tres principios básicos para su realización como unidad: orden, fuerza y justicia. Principios básicos que, según el autor, se cumplen solo parcial y/o defectuosamente en la Argentina desde 1810 hasta la época en la que escribe. Dice Rivarola:

La solución parcial ó transitoria de nuestros problemas de organización institucional, fue precedida ó acompañada por actos violentos. Muchos, convencidos del fracaso de las instituciones federales, temen suscitar el debate de la Constitución, porque ven todavía en el horizonte los resplandores rojizos de la lucha entre federales y unitarios¹⁹.

Luego, señala que en Argentina no se cumplen los principios que dan coherencia y sentido real al federalismo. Menciona, como ejem-

18 RODOLFO RIVAROLA, *Del régimen federativo al unitario. Estudio sobre la organización política de la Argentina*, Buenos Aires, Talleres de la casa de Jacobo Peuser, 1908, p 7.

19 RODOLFO RIVAROLA, *Del régimen federativo al unitario. Estudio sobre la organización política de la Argentina*, op, cit, p. 8.

plo positivo, el caso de los Estados Unidos de Norteamérica, en donde una entidad política –el Estado nacional– se constituye por distintos Estados provinciales que se asocian delegando algunas libertades y/o poderes propios a la entidad superior, nacional.

Si bien en su revisión crítica del régimen federal argentino lo reconoce como único posible en el contexto histórico de la primera mitad del siglo XIX, destaca que él surge de un equivoco fundamental: que los constituyentes y los constituidos, gobiernos y pueblo, nación y provincias, estuvieron de acuerdo en adoptar un régimen que, en realidad, no era federal, ya que uno de sus principio básicos –el de estar todas las provincias de acuerdo– no se cumplía. Dice Rivarola: “La construcción de cualquier razonamiento en aquel sentido, será siempre un sofisma por confusión”²⁰.

Rivarola subraya que ya al cuarto día de sancionada la Constitución de 1853, sus autores escribieron en un documento –poco leído a su juicio– en el que el Congreso formuló el federalismo, “quitando a esta voz lo que tenía de peligroso en la vaga y absurda significación vulgarmente recibida”²¹. ¿Porque los constituyentes hablan de una noción peligrosa? Porque –analiza el autor– durante buena parte del siglo XIX en las diferentes provincias la noción era utilizada para apelar a la autonomía provincial, era una expresión que confrontaba con las nociones de centralismo, de unidad, de república, generalmente vinculadas a los intereses de Buenos Aires.

Ahora bien, Rivarola, como un autor rosarino, bien podría detenerse a tratar el tema de las autonomías provinciales sosteniéndose en las cuestiones económicas, sociales y geofísicas de su ciudad puerto. Cuestiones que, como han señalado varios estudiosos del tema en los últimos treinta años, fundamentan la construcción de poderes provinciales luego de la Revolución de Mayo, imposibilitando una organización dirigida por una Estado central y/o nacional. Hoy los historiadores, y no únicamente los argentinos, han consensuado en observar que en la gran mayoría de los casos, las ciudades portuarias han desarrollado un creci-

20 Ídem, p. 2.

21 Ídem, p. 1.

miento sustancial respecto de las no portuarias luego de las revoluciones de la independencia. ¿Por qué razón? Porque la revolución no solo rompe con el monopolio español, sino que abre las puertas al avance del capital británico, ya iniciado por vía ilegal con el contrabando. En síntesis, con la revolución se produce una apertura comercial carente de total restricción, con las consecuentes ventajas para el Estado británico, los sectores privados británicos y los comerciantes criollos vinculados a las ciudades puerto. Precisemos. En el contexto de la segunda Revolución Industrial, que inunda los mares con sus productos, se extiende en la mitad del siglo XIX la división internacional del trabajo para prácticamente todos los territorios del mundo. Se produce la incorporación definitiva de las producciones de materias primas —en nuestro país primero de la ganadería (ovina y vacuna), luego de la agrícola (trigo)—, en el mercado mundial. Con la influencia de los capitales extranjeros, fundamentalmente británicos y franceses, el Estado liberal oligárquico impulsa la construcción de las líneas férreas y telegráficas a lo largo y ancho del territorio, y se constituye el funcionamiento de un complejo aparato financiero y bancario de circuito internacional. En algunas regiones, las iniciativas del sector privado extranjero ponen en funcionamiento verdaderas “economías de enclave”, que extraen productos de la tierra con altos costos de producción pero, a la vez, con altas ganancias y rendimientos.

En estas circunstancias, para Rivarola, las ciudades portuarias toman un protagonismo trascendental, son los espacios de flujo y reflujo de capitales, de productos, pero también son una zona de contacto entre poblaciones antes distanciadas, de encuentro entre culturas y saberes. La dinámica de las ciudades puerto, su crecimiento, va a generar la creación de diferentes entidades de cultura, desde centros recreativos hasta universidades. Es interesante observar cómo la cultura y la sociabilidad giran en su trabajo en torno a los espacios portuarios y no en torno a otros espacios culturales y sociales, presentes tanto en otras ciudades no portuarias del interior del país como en las comunidades originarias del sur o de la región del Chaco.

¿Rivarola no destaca a las causas económicas del federalismo porque en aquella época los autores no se detenían a señalar estos factores para explicar las instituciones políticas? ¿A qué se debía esta miopía del autor? Dejó estas reflexiones para otros trabajos, ahora bien, observaré el caso de Ingenieros.

*Los puertos como espacios esenciales para el
desarrollo Argentino en Ingenieros*

Diferente a Rivarola, en el sentido de profundizar en los factores económicos más que en los políticos y jurídicos, encuentro a Ingenieros. Su percepción de los fenómenos sociales, de los orígenes de los Estados, ciudades e instituciones, aparece siempre vinculados en todas sus obras (desde las psicológicas hasta las sociológicas) a diferentes cuestiones de índole económica. ¿Por qué ocurre esto en Ingenieros?

Por un lado puedo explicarlo, como otros que han estudiado al autor, desde su origen familiar. Criado en un entorno anarquista, con un padre militante de organizaciones obreras en su ciudad natal, Sicilia, su concepción de la evolución histórica de la humanidad se encontraba signada por factores económicos. Por otro lado, por su formación académica-científica ligada a la medicina, Ingenieros interpretó a la humanidad como una especie biológica que evoluciona según leyes establecidas, que se pueden validar por medio de un método que es científico. Como tantos otros pensadores, escritores y académicos de fines del siglo XIX, intentó dar respuestas, encontrar soluciones, apoyándose en el paradigma filosófico del positivismo fundado por el francés Auguste Comte (1798-1857), corriente de pensamiento filosófico que imperaba en los principales espacios académicos del país.

En la edición de 1910 de *Sociología Argentina* encontramos un enfoque positivista, sin dudas, pero que se constituye originalmente al cruzar al biologicismo o darwinismo social, expresado por Herbert Spencer (1820-1903), con la psicología social o cultural desarrollada por Wilhelm Wundt (1832-1920) y Lucien Levy-Bruhl (1857-1939),

además de aportar una interesante crítica a las nociones expresadas por Gustave Le Bon (1841-1931).

En su libro *Ingenieros* se ocupará de una cuestión que estará presente en todas sus ediciones: la relación que se establece entre el espacio físico-geográfico y el posible desarrollo de los grupos humanos que lo habitan. En un tono racista, sostenido por una sociología biológica basada en las leyes de la selección natural darwiniana, *Ingenieros* justificaba la conquista de los pueblos americanos, más atrasados –“primitivos”–, por los pueblos europeos –“superiores”–. Como otras disciplinas, estos estudios estaban influenciados por las teorías de Darwin sobre el origen de las especies y la evolución, y destacaban la importancia del entorno como elemento motor de una evolución en la que solo los más aptos pueden sobrevivir. Las razas consideradas por *Ingenieros* como las más avanzadas en materia de civilización –economía, política y conocimientos– son las razas blancas europeas. Estas, que en su mayoría se adaptan mejor a las zonas templadas, cercanas al paralelo 35°, destacando que en América existen regiones de clima similar en el norte –Estados Unidos– y en el sur –Argentina, Sur de Brasil, Chile y Uruguay–. Evidentemente, tanto el gráfico como los cuadros que expone en su libro de 1910 sirven para constatar que las previsiones teóricas de los pensadores europeos que *Ingenieros* pondera –Darwin, Spencer, Levy Bruhl, De Greef– señalan algo que es una evidencia científica: la relación, en las sociedades modernas, entre la noción de civilización, progreso, desarrollo industrial y los grupos étnicos o razas “más evolucionadas” (blancas). Mejor dicho, indica que aquellos países con mayor influencia europea son aquellos en donde se evidencia un avance económico, político y cultural. Es en relación a esta “superioridad” de las regiones americanas con mayor inmigración europea que expresa un cuadro en donde se señalan las importaciones y exportaciones de los diferentes países latinoamericanos.

Para *Ingenieros*, los fenómenos físicos del territorio se traducen en las sociedades humanas (y no únicamente humanas) en fenómenos económicos (igualdad de capacidad productiva de la tierra). Dice el autor:

Se realizan primero en las regiones cuya situación geográfica facilita la circulación de los productos. Por eso, en cierto momento de la evolución sociológica argentina, encontramos que la ciudad de Buenos Aires y parte de las provincias llamadas del litoral, situado sobre los grandes afluentes del Río de la Plata (el Paraná y el Uruguay), se encuentran en un grado de civilización avanzada, mientras que las provincias mediterráneas, en el Oeste y Norte del país, permanecen en plena barbarie feudal²².

Las ciudades puerto en los trabajos de Rivarola e Ingenieros

Como observamos, en Ingenieros los puertos son considerados espacios fundamentales para el desarrollo de las sociedades modernas. Para el autor, no es casualidad que las zonas portuarias de América (como así lo expresa en la edición de 1918, con un gráfico) hayan progresado a nivel económico, cultural y tecnológico más que otras, digamos, interiores.

En cambio, en Rivarola, nacido y formado académicamente en este contexto, alguien que desempeñó cargos académicos y de Estado en una ciudad puerto: ¿Es posible observar una mirada vinculada a estas circunstancias? ¿Podemos hablar de una mentalidad portuaria en Rivarola? Precisemos aún más esta inquietud: ¿En dónde estamos poniendo el foco cuando estudiamos el trabajo de Rivarola? ¿Qué estamos buscando? ¿Por qué razón Rivarola, como autor rosarino, no se detuvo a tratar el tema del federalismo y de las autonomías provinciales sosteniéndose en las cuestiones económicas y geofísicas de su ciudad puerto?

En primer lugar, como historiadores, precisemos las fuentes, los actores y sus contextos. En parte podemos explicar la preocupación de Rivarola, como señala el filósofo y psicólogo Luis Juan Guerrero (Buenos Aires, 1897-1958) cuando prologa los “Escritos Filosóficos”²³ (1945)

22 JOSÉ INGENIEROS, *La evolución sociológica Argentina. De la barbarie al capitalismo*, op. cit, p. 65-66.

23 RODOLFO RIVAROLA, *Escritos Filosóficos*, Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Le-

del rosarino, lo que impera en su obra es la pretensión de introducir en los ámbitos académicos, culturales y dirigentes de la Argentina “un sentido de ponderación y crítica, que faltaba precisamente en una época de escasa densidad especulativa y en un ambiente saturado de rápidos progresos técnicos”²⁴. Rivarola escribe y se forma en el contexto del ascenso de Julio Argentino Roca (San Miguel del Tucumán, 1843-1914) al poder presidencial que, como sabemos, expresaba la llegada de toda una nueva forma de gobernar el territorio argentino. El orden surgido en 1880 tiene puntos de contacto evidentes con el ideario de Rivarola: la idea de establecer el orden y el progreso sin desatender los problemas históricos de la Argentina; el pacto con las oligarquías provinciales garantes de los intereses localistas que se basaban en las riquezas privadas vinculadas a las exportación de materias primas, aunque ahora pacificados a través de la representación de sus intereses en el Congreso Nacional por sus diputados y senadores, la formación de un ejército nacional que no deje lugar a posibles levantamientos militares a lo largo y ancho del territorio, más aún tras el aniquilamiento de las tierras antes bajo control de los indios.

Rivarola, con este escenario de fondo, observa que las acciones desarrolladas por el nuevo orden conservador se asocian rápidamente con un progreso material sin precedentes en nuestra historia, generado por la incorporación de la economía argentina al mercado mundial como vendedora de cereales y ganado (primero de lana, luego de carne vacuna). Ahora bien, estas transformaciones materiales no se manifiestan como un cambio positivo para el sistema de gobierno. No producen un modelo de nación orgánico, no revelan una unidad a nivel nacional. Todo lo contrario, han motorizado la disgregación social. Rivarola, en este punto, sin dudas, se diferencia de Ingenieros. Desde su concepción, los hombres y principalmente los sectores dirigentes pueden torcer el rumbo de los condicionamientos geofísicos y naturales. Más inclinado hacía lo político que a lo económico, se mantiene firme en los principios morales y de justicia para criticar a la oligarquía nacional que

tras de la Universidad de Buenos Aires, 1945.

²⁴ Ídem, p. 11.

desde la sanción de la Constitución Nacional en 1853, ha degradado su significado “federal”. Dice Rivarola:

Ha existido ese equívoco; y á él se debe que en presencia de este federalismo argentino siempre mentado sin que llegara jamás, no se haya reaccionado en busca de una organización que concluyera con la “oligarquía”, fruto del federalismo, tantas veces denunciada como causa de verdadera opresión, falta de justicia y de garantías, que distraen la atención del Gobierno central en incidentes de política menuda, capaces por sí solos de impedir la visión de problemas más importantes²⁵.

En el capítulo XVII del libro, en el que desde su título se expresa el tono crítico –*Los grandes factores unitarios. La capital de la Nación en Buenos Aires*–, Rivarola arremete sobre lo que el llama irónicamente “las peculiaridades de nuestro país”. Considera nuevamente, para analizar nuestra constitución en sus formas y en su práctica, al caso de los Estados Unidos, pero en este capítulo sí considera los factores económicos, las características regionales. La constitución, según el autor, impulsada por “La influencia de la teoría literaria y principista del régimen federativo” del país del norte, adoptó la forma de gobierno federal. Un sistema impracticable para nuestros territorios, si se considera el poder económico, cultural y militar y también la cantidad de habitantes de la Provincia de Buenos Aires hasta 1880. ¿Por qué hasta 1880? Porque es recién en esa fecha cuando el Estado nacional, bajo la presidencia de Nicolás Avellaneda y con su ejército comandado por el general Roca, puede reducir el poder militar de la Provincia de Buenos Aires, a cargo de su gobernador, Carlos Tejedor. Solo así podemos hablar de un Estado nacional que domina sobre todas sus provincias, al contar con uno de los principios fundamentales para la existencia de un Estado: el monopolio legítimo de la violencia sobre todo su territorio. De ahora en más, vencidas las fuerzas de Buenos Aires, queda allanado el camino para la ansiada federalización de sus recursos. Ahora bien,

25 RODOLFO RIVAROLA, *Del régimen federativo al unitario. Estudio sobre la organización política de la Argentina*, op, cit, p. 337.

¿qué dice Rivarola al respecto? Que a partir de 1880 se debería haber reformulado toda la Constitución. Rivarola habla de dejar de lado el régimen federal para pasar a un régimen unitario, haciendo alusión al desarrollo desigual generado desde 1853 a 1880 entre el Litoral y el resto de las provincias.

*Las ciudades puerto, el imperialismo y los peligros
para Latinoamérica en el libro de Ugarte*

Como se ha podido observar, ninguno de los dos autores anteriores, Rivarola e Ingenieros, han hecho foco en la cuestión imperialista. Menos aún en los bloqueos y conflictos desatados cuando los países latinoamericanos decidieron proteger sus productos o simplemente no alinearse con Gran Bretaña o los Estados Unidos en materia de política económica exterior.

Estos silencios, sin dudas, son el crudo ejemplo de una toma de posición. Una deliberada orientación hacia la defensa del liberalismo y, con ello, una defensa de los intereses tanto de las diferentes oligarquías portuarias latinoamericanas como de los Estados imperialistas británico, francés y norteamericano.

Ugarte, que escribe en el mismo momento que Rivarola e Ingenieros, observa a la región y su futuro de otra manera. En primer lugar, advierte sobre el tema del imperialismo norteamericano. Ugarte hace referencia a una triple operación de Estados Unidos, perpetrada por el sector del capital económico y de los grupos dirigentes del país del norte.

La primera se vincula directamente con la guerra y la invasión del territorio, como en los casos de México, Cuba y Colombia, que demarca un antecedente y un tipo de relación de aquí en más entre los países latinoamericanos. ¿Cómo es esto? En adelante, cada negociación se realizará con el telón de fondo de una posible invasión.

La segunda tiene que ver con concesiones, préstamos y servicios de asistencia técnica científica que, bajo un halo de bondad, presta Estados

Unidos con el objeto de motorizar a México hacía el progreso. Como dice Ugarte:

Era la hora en que los Estados Unidos desarrollaban la penetración pacífica, y el “partido científico” de México empleaba la táctica de las “concesiones hábiles”²⁶.

La tercera fase, con un Estado ya endeudado, es la apropiación de sus recursos naturales y el manejo de las principales áreas productivas del país latinoamericano. Como muestra de ello, Ugarte nos deja un comentario sobre viajar en tren en el México de Porfirio Díaz. Dice:

El ferrocarril que me condujo por Chihuahua, Zacatecas, Aguas Calientes y Guanajuato, hasta la capital, pertenecía por aquel tiempo a una empresa norteamericana, y los revisores y empleados de todo género hablaban casi exclusivamente el inglés, con grave perjuicio para los viajeros, que no podían hacerse entender en su propia tierra²⁷.

A diferencia de los casos de Rivarola e Ingenieros, quienes, cuando hacen alusión al ejemplo de Norteamérica, hablan en forma positiva, Ugarte con urgencia se propone difundir el peligro imperialista norteamericano.

El riesgo que corrían nuestros países lo sintió por primera vez en su visita a los Estados Unidos, realizada en 1900; dice Ugarte:

Yo imaginaba, ingenuamente que la ambición de esta gran nación se limitaba a levantar dentro de las fronteras la más alta torre de poderío, deseo legítimo y encomiable de todos los pueblos, y nunca había pasado por mi mente la idea de que ese esplendor nacional pudiera resultar peligroso para mi patria o para las naciones que, por la sangre y el origen, son hermanas de mi patria, dentro de la política del Continente. Al confesar esto, confieso que no me había detenido nunca en meditar sobre la marcha de los imperialismos en la historia. Pero leyendo un libro sobre la política

26 MANUEL UGARTE, *El destino de un continente* [1923], op. cit., p. 17.

27 Ídem, p. 14.

del país, encontré un día citada la frase del senador Preston, en 1838: “La bandera estrellada flotará sobre toda la América Latina, hasta tierra del fuego, único límite que reconoce la ambición de nuestra raza”²⁸.

Sin embargo, no se detiene únicamente en los peligros externos, en *El porvenir de América Latina*, Ugarte analiza a los socios criollos del proyecto liberal de los imperialismos. Dice:

La revolución tomó así, casi a pesar suyo, una forma política. No habiendo reyes disponibles, se proclamó la República. Y dueña de los enormes territorios, la clase que encabezó el movimiento le transmitió su sed de jerarquía. Las ciudades de las costas establecieron su dominación sobre los pueblos del interior, como la gente acomodada había impuesto la suya sobre los pobres. Los países se organizaron de una manera antidemocrática. Y las insurrecciones, las “montoneras” y los disturbios que estallaron constantemente en las provincias, no fueron á veces más que protestas ineficaces y borrosas contra el centralismo y la absorción, que debía dar lugar más tarde al desarrollo desproporcionado y anormal de algunas capitales sudamericanas²⁹.

A modo de un cierre, que es, en realidad, un nuevo comienzo

Los tres libros abordados, en esta brevísima exploración, demuestran que no hay una única lectura sobre el proceso de incorporación de la Argentina en el mercado mundial desarrollado entre 1850 y 1910, en donde, claramente, las ciudades puertos argentinas jugaron un papel fundamental, principalmente, Buenos Aires y Rosario.

Incluso, como se ha podido demostrar, en el caso de Manuel Ugarte, la incorporación de las ciudades puerto argentinas y latinoamericanas

28 MANUEL UGARTE, *El destino de un continente* [1923], op, cit, p. 13.

29 MANUEL UGARTE, *El porvenir de América Latina*, Valencia, Prometeo Sociedad Editora, 1910, pp.79-80.

al circuito de circulación de mercancías generado desde Europa ha provocado el inicio de una serie de efectos profundamente negativos en todos niveles (económicos, sociales y políticos), llevándonos a matizar las lecturas tradicionales y hegemónicas del campo historiográfico que ponderan a esta época (1880-1910) como uno de los ciclos más exitosos de la historia argentina, con frases como “el *boom* agroexportador” o el momento en el cual el país se convirtió “el granero del mundo”.

En definitiva, a más de doscientos años de distancia, y con los resultados de estas transformaciones a cuestas, estos trabajos impulsan a seguir reflexionando sobre un tema trascendental para quienes vivimos en esta región del planeta:

¿Las ciudades puerto para qué? *é*

Bibliografía citada

ALFARO GARFÍAS, LUIS, *Perú, país marítimo*, Lima, Centro de Negocios de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2010.

ALVAREZ, JUAN, *Las guerras civiles Argentinas* [1914], Buenos Aires, Coyoacan, 1961.

ANCARONA, GERARDO, *Las ideas políticas de Rodolfo Rivarola*, Buenos Aires, Marymar, 1975.

ANSALDI, WALDO y GIORDANO, VERÓNICA, *América Latina y la construcción del orden*, Buenos Aires, Ariel, 2012.

AUZA, NÉSTOR TOMAS, *Revista Argentina de Ciencias Políticas (1910-1920). Estudio e índice general*, Buenos Aires, Academia Nacional de Ciencias Morales y Políticas, 2008.

BAGÚ, SERGIO, *Vida ejemplar de José Ingenieros*, Buenos Aires, Editorial Claridad, 1936.

BRAUDEL, FERNAND, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II* [1949], México D.F., Fondo de Cultura Económica, 1999.

CARDOSO, EFRAIN, *El Imperio del Brasil y el Río de la Plata. Antecedentes y estallido de la guerra del Paraguay*, Buenos Aires, Librería del Plata, 1961.

CARDOSO, HENRIQUE FERNANDO y FALETTO, ENZO, *Dependencia y desarrollo en América Latina*, México D.F., Siglo XXI Editores, 1978.

CHAVEZ, FERMÍN, *Alberdi y el Mitrismo*, Buenos Aires, Peña Lillo, 1961

CHIARAMONTE, JOSÉ CARLOS, *Ciudades, provincias, estados. Orígenes de la Nación Argentina*, Buenos Aires, Emecé, 2007.

CHIARAMONTE, JOSÉ CARLOS, “La cuestión regional en el proceso de gestación del Estado nacional argentinos. Algunos problemas de interpretación”, en PALACIO, MARCO, (compilador), *La Unidad nacional en América Latina. Del regionalismo a la nacionalidad*, México D.F., El colegio de México, 1983.

CHIARAMONTE, JOSÉ CARLOS, *Nacionalismo y liberalismo económicos en Argentina*, Buenos Aires, Hispamerica, 1986.

GARAVAGLIA JUAN CARLOS y FRADKLIN, RAÚL, *Argentina en la Historia, Volumen II. La construcción nacional, 1830-1880*, Buenos Aires, Taurus, 2012.

GRANDA, JOSÉ, *Ciudades puerto en la economía globalizada: La arquitectura organizacional de los flujos portuarios*, Santiago de Chile, CEPAL, 2005.

GUERRERO, LUIS JUAN, “Prólogo” en RIVAROLA, *Escritos Filosóficos*, Buenos Aires, Instituto de Filosofía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires, 1945.

HALPERÍN DONGUI, TULIO, *Historia contemporánea de América Latina*, Buenos Aires, Alianza, 2010.

HALPERÍN DONGHI, TULIO, *Proyecto y construcción de una Nación (1846-1880)*, Buenos Aires, Emecé, 2007.

HALPERÍN DONGUI, TULIO, *Revolución y Guerra*, Buenos Aires, Alianza, 2010.

HOSBAWM, ERIC, *La era del imperio (1875-1914)*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores, 2007.

INGENIEROS, JOSÉ, *La evolución sociológica Argentina. De la barbarie al capitalismo*, Buenos Aires, Librería J. Menendez, 1910.

INGENIEROS, JOSÉ, *La simulación de la locura por alienados verdaderos*, Imprenta de la Semana Médica, Buenos Aires, 1900.

- IRAZUSTA, JULIO, *Influencia económica británica en el Río de la Plata*, Buenos Aires, Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1963;
- LUCERO, IGNACIO, “El pensamiento de Rodolfo Rivarola”, en *Cuyo. Anuario de Filosofía Argentina y Americana*, Universidad Nacional de Cuyo, Vol. 8-9, Mendoza, 1992, pp. 145-177.
- MONTENEGRO, CARLOS, *Las inversiones extranjeras en América Latina*, Buenos Aires, Coyoacan, 1961.
- MURILO DE CARVALHO, JOSÉ CARLOS, *El desenvolvimiento de la ciudadanía en Brasil*, Colegio de México, México D.F., 1997.
- MURILO DE CARVALHO, JOSÉ CARLOS, *La formación de las almas. El imaginario de la república en Brasil*, Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes, 1997.
- PEÑA, DAVID, *Alberdi, los mitristas y la guerra de la triple alianza*, Buenos Aires, Peña Lillo, 1963.
- PEÑA, MILCIADES, *La era de Mitre. De Caseros a la Guerra de la Triple Infamia*, Buenos Aires, Fichas, 1968.
- PIERENKEMPER, TONI, *La industrialización en el siglo XIX*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores, 2001.
- POMER, LEÓN, *La Guerra del Paraguay*, Buenos Aires, Caldén, 1968.
- PONCE, ÁNIBAL, *José Ingenieros: Su vida y su obra* [1926], Buenos Aires, Héctor Mäter, 1949.
- RIVAROLA, RODOLFO, *Del régimen federativo al unitario. Estudio sobre la organización política de la Argentina*, Buenos Aires, Talleres de la casa de Jacobo Peuser, 1908.
- ROSA, JOSÉ MARÍA, *La Guerra del Paraguay y las montoneras argentinas*, Buenos Aires, Peña Lillo, 1965.
- SÁBATO, HILDA, *Ciudadanía política y la formación de naciones. Perspectivas históricas para América Latina*, Fondo de Cultura Económica, México D.F., 1999.
- SÁBATO, HILDA, *Historia de la Argentina: 1852-1890*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores, 2012.
- SEMPAT ASSADOURIAN, CARLOS, *El sistema de la economía colonial. Mercado interno, regiones y espacio económico*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1982.
- TERÁN, OSCAR, *José Ingenieros, antiimperialismo y Nación*, México D.F, Siglo XXI.

TERÁN, OSCAR, *José Ingenieros: Pensar la Nación*. Buenos Aires, Alianza, 1986.

TERÁN, OSCAR, *Positivismo y Nación en Argentina*, Buenos Aires, Punto Sur, 1988.

UGARTE, MANUEL, “El porvenir de América Latina” [1910], en *Pasión Latinoamericana. Obras escogidas*, Universidad Nacional de Lanús, Remedios de Escalada, 2015.

UGARTE, MANUEL, *El destino de un continente* [1923], Ediciones de la Patria Grande, Buenos Aires, 1962.

UGARTE, MANUEL, *El porvenir de América Latina*, Valencia, Prometeo Sociedad Editora, 1910.

VILAR, PIERRE, *Crecimiento y desarrollo* [1964], Buenos Aires, Editorial Planeta Agostini, 1995, p. 232.